



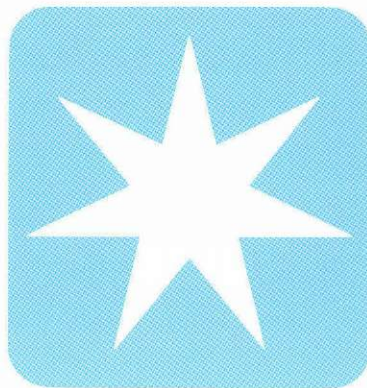
MÆRSK POST

Udgivet af A.P. Møller, København
Ansvarshavende redaktør: Einar Siberg
Tryk: Scanprint, Jyllands-Posten A/S,
Viby J

Lokale korrespondenter:

HONG KONG: Evelyn Chun
INDONESIEN: Ken Bloch Sørensen
JAPAN: M. Konishi
PHILIPPINERNE: Lydia B. Cervantes
SINGAPORE: David Tan
THAILAND: Pornchai Vimolratana
UNITED KINGDOM: Ronny Karlsson
U.S. EAST COAST: Robert F. Osborne
U.S. WEST COAST: Jennifer Caro
U.S. GULF: Gregory Bakalich

DISA: B. Trier-Hansen
MAERSK AIR: Marita Petersen
MÆRSK DATA: Kim Kruse Andersen
VÆRFTET: Jørgen Petersen
PAPYRO-TEX: Helga Madsen
PHARMA-PLAST: Vicki Stene
ROSTI: Marianne Maltow
ROULUNDS: Elsebeth Bastholm



Som nævnt i de seneste numre af Mærsk Post er der etableret Mærsk-kontorer i Beijing, Macau, og Karachi, samt – som omtalt i dette nummer – i Lagos, Milano, Genova, Livorno og Firenze. Ikke alle nye kontorer har dog været omtalt. Således kontoret i Berlin, der blev etableret den 27. juni.

Rederiet er i dag repræsenteret med tilsluttede kontorer og owner's representatives i 156 byer i 46 lande. Og det er ikke gjort hermed. Der vil fortsat blive oprettet nye kontorer. Skal vi gøre os gældende internationalt, er det essentielt at have et nært kendskab til og direkte forbindelse med de lande, vi betjener og gør forretning i. Indsigt i lokale forhold og personlig kontakt er ikke blot væsentlig for Rederiet, men også for vore kunder, der sikres, at det er Mærsk-folk, der varetager deres interesser og derved yder en ensartet og effektiv behandling – på kontorerne, på skibene, i havne-
ne.

Kontorerne søger arbejdsmæssigt, operationelt og administrativt at følge samme retningslinier, og der tilstræbes nogenlunde ensartet indretning, så en Mærsk-medarbejder, uanset hvor i verden han eller hun udstationeres, straks vil føle sig »hjemme« og kan løse de pålagte opgaver på vanlig vis.

Hvem bemander de mange kontorer rundt omkring? Naturligvis i det væsentlige medborgere i det pågældende land, men den store bredde i Mærsk-organisationen giver rig mulighed for udvekslinger. Der er således ude omkring et antal erfarne danske, som med deres baggrund i selve rederidriften og i det centrale er i stand til at bidrage noget særligt. Yngre danske får værdifuld uddannelse og sprogkunnen i det fremmede; britiske, tyske, belgiske Mærsk-folk for blot at nævne nogle findes også rundt omkring i andre landes Mærsk-kontorer. Amerikanere, japanere, kinesere ligeledes. Og et betydeligt antal medarbejdere fra udeorganisationerne virker til stadighed i København. Altså »Cross fertilization« til gavn for de forskellige kontors effektivitet, til gavn for helheden og til gavn for den enkelte.

Der arbejdes også med globalt at anvende samme retningslinier ved ansættelse af medarbejdere, ved deres uddannelse og efteruddannelse samt med hensyn til bedømmelse af den enkeltes indsats.

Dygtige, veluddannede, loyale medarbejdere overalt er et af Rederiets meget store aktiver, og uden den indsats, der ydes på kontorerne derude, ville vi ikke kunne gøre os i konkurrencen. Men det gør vi – trods ugunstige forhold på mange områder – ganske godt. Og det er der grund til at takke for.

MÆRSK MC-KINNEY MØLLER

Glimt fra en jomfrurejse



Som omtalt i sidste nummer af Mærsk Post gik »MARCHEN MÆRSK« ud på sin jomfrurejse den 24. april fra Le Havre og indledte dermed Den transatlantiske Linie fra Europa til USA. »MARCHEN MÆRSK«, der ikke blot er verdens mest avancerede containerskib, men også det længste, der hidtil er sejlet gennem Panamakanalen, blev overalt mødt med stor interesse og mange steder hilst velkommen med festivitets.

Mærsk Post har fra fotografer og udekontorer verden over fået tilsendt utallige billeder af »MARCHEN MÆRSK« undervejs på den første rejse. Her er nogle af dem.

Søndag den 24. april: »MARCHEN MÆRSK« afsejler fra Le Havre.

Tirsdag den 26. april: »MARCHEN MÆRSK« bliver hilst velkommen til Rotterdam.



Glimt fra en jomfrurejse



Torsdag den 5. maj: »MARCHEN MÆRSK« ankommer til New York.



Lørdag den 7. maj: »MARCHEN MÆRSK« i Baltimore.



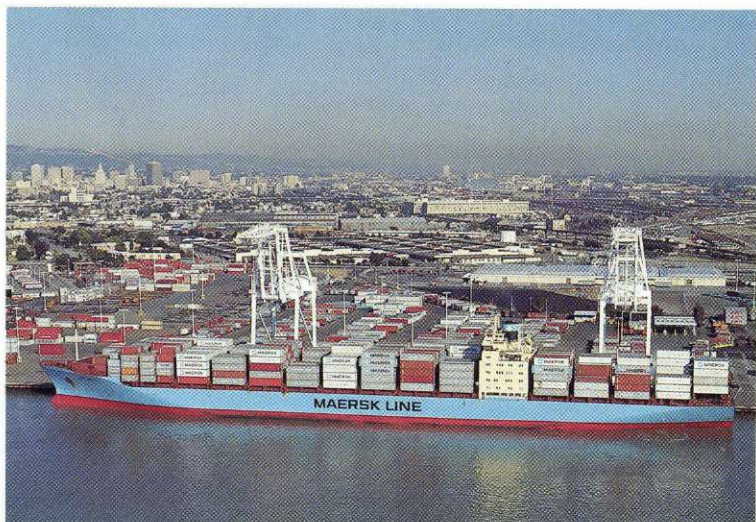
Søndag den 8. maj: »MARCHEN MÆRSK« anløber Charleston.



Fredag den 13. maj: Panamakanalen passeres.



Mr Fernando Manfredo, Panama Canal Deputy Administrator, overrækker kaptajn Kurt Boisen Brændekilde en plakette som erindring om skibets første passage af kanalen, mens Panamakanal lods, kaptajn Thomas Anderson, ser til.



Fredag den 20. maj: »MARCHEN MÆRSK« ankommer til Oakland, San Francisco.



Fredag den 20. maj: Afsejling fra Oakland. Golden Gate Bridge ud for San Francisco passeret.



Fredag den 3. juni: »MARCHEN MÆRSK« i Hong Kong.



Tirsdag den 7. juni: Ankomst Singapore.



Executive Director of the Port of Singapore Authority, Mr Ng Kiat Chong, byder »MARCHEN MÆRSK« velkommen og overrækker kaptajn Kurt Boisen Brændekilde et tinfad som erindring, mens direktør Martin M. Skaanild, Maersk Line Singapore, ser til.



Søndag den 12. juni: »MARCHEN MÆRSK« i Keelung.



Søndag den 17. juli: Tilbage i Le Havre.



Mærsk i Italien

AF DAWN MØLLER NIELSEN, MILANO

Den 1. juli 1987 kom Maersk Line (Italia) S.p.A. til verden og, som for alle nyfødte, blev det første år præget af en meget hurtig udvikling, som krævede hårdt arbejde og entusiasme af alle medarbejdere. Men slidet var ikke forgæves, da det gav resultat i form af, blandt andet, Den transatlantiske Linie.

Maersk Lines forbindelse med Italien begyndte dog noget tidligere – faktisk i november 1980 – da den første container service fra Italien startede. The Middle East Container Line, som på vestruten anløb havne som Genova og Livorno, blev en stor succes, og siden 1981 har Italien bevaret sin førsteplads som af- og påskibnings område for skibe mod vest. Denne service til USA, med afgang hver fjortende dag, er stadig væk den vigtigste af alle Maersk Lines aktiviteter i Italien og er ligeledes den mest betydningsfulde af de services, som på nuværende tidspunkt bliver tilbudt italienske kunder.

Ved oprettelsen af Maersk Lines terminal i Algeciras i marts 1986 blev det muligt at starte en serviceforbindelse via transshipment. Siden har Mellemøsten og Vestafrika været blandt de mange faste destinationer, Maersk Line har med udgangspunkt i Italien.

Den 1. juli 1987, samtidig med oprettelsen af Maersk Line (Italia) S.p.A., blev det vigtige fjernøstenmarked tilføjet. Med service hver fjortende dag med feederskibet »MAERSK MANGO« fra Livorno og La Spezia har fjernøstforbindelsen vist sig at være en ny og spændende udfordring i et ret uprøvet område.

Det italienske marked er blandt de største i Europa med en meget omfangsrig produktexport, og Maersk Line fragter et bredt gennemsnit af disse produkter, som rækker fra råmaterialer for bygningsindustrien til det fineste inden for tekstilindustrien, kendetegnet ved »Made in Italy« design og kvalitet. Italien er kendt for den hvide Carrera marmor, klassiske

keramikarbejder og smukke møbler, som for en stor del bliver fragtet med Maersk Line skibe. Ydermere findes der en omfattende vin- og spiritus produktion – bedømt efter kvantiteten den største i verden – og de velkendte fødevarer, inklusive mange af de italienske kulinariske specialiteter, som er højt værdsat verden over. For at gøre listen fuldstændt må man medtage den meget store automobil-, mode- og lædervareindustri, som fabrikker mængder af typiske italienske produkter. Med undtagelse af de meget store virksomheder som Fiat, Olivetti og Benetton består italiensk industri hovedsageligt af små og mellemstore selskaber, hvoraf mange er familieføretager med begrænsede produktionsfaciliteter. Denne struktur har dannet baggrund for udviklingen af et stort eksportmarked og dermed også et stort transportbehov, som Maersk Line er med til at dække.

Produktudbuddet er ikke kun omfangsrigt i variation og størrelse, men også geografisk. På grund af den store afstand mellem Nord- og Syditalien (cirka 1.400 km) har Maersk Line udviklet et nyt intermodal system. Tidligere foregik al indlandstransport med lastvogne, men nu er et omfattende netværk af indlands containerterminaler blevet oprettet for modtagelse eller videretransport af gods, og containerne kan nu blive transporteret med jernbane til og fra havnene. Containeretog fragter både eksport- og importgods fra terminalerne i nord- og midt-Italien frem til havnene i Genova, Livorno og La Spezia.

Maersk Lines brug af togtransport er ikke begrænset til indenrigsruter. Den 3. maj 1988 blev der tilføjet endnu en service, som har vist sig at være en stor succes. Nemlig, en ny ugentlig tog service fra Luino (på grænsen til Schweiz) med forbindelse til den transatlantiske linie i Bremerhaven.

Terminalerne i Luino er ejet og drevet af

Skandinavisk Fjerntransport – et medlem af A.P. Møller Gruppen. Maersk Line har også et planlægningskontor i terminalen for at koordinere driften.

Efter blot fire ugers drift er hver afgang af det nye Maersk Line tog fuldt besat, og der er planer om endnu en ugentlig afgang med start engang i slutningen af 1988.

For at betjene dette store marked med de fem eksisterende services omfatter Maersk Line Agency i Italien fire regionale kontorer, hvor cirka 65 medarbejdere har ansvar for salg i de forskellige distrikter. Hovedkontoret ligger i Milano – den største industriby i Norditalien – med regionale kontorer i havnebyerne Genova og Livorno tillige med endnu et salgskontor i Firenze. Udover de eksisterende liners services findes der mange andre muligheder for Maersk, da Italien er nødt til at importere størstedelen af sine råmaterialer til brug for industrien, og i gennemsnit anløber mindst et Maersk tank-, gas- eller bulkskib en italiensk havn hver uge.



Via Borgonuovo 11 i Milano, hvor hovedkontoret for Maersk Line (Italia) S.p.A. har til huse.



Indgangen til kontoret i Firenze, der er beliggende i en gammel malerisk bygning. Bemærk det smukt dekorede loft.

»ADRIAN MÆRSK« i Genova.



Fra kontoret i Livorno.

Det netop restaurerede kontor i Genova.

AF M. KONISHI, TOKYO

*Rokko Terminalen med »LICA MÆRSK«
ved kajen.*



Rokko containerterminal indviet

*Syv klip på én gang – og Rokko Terminalen
var officielt indviet.*

Den 30. marts blev Maersk Line K.K.s nye containerterminal på Rokko Island i Kobe erklæret officielt åben, og indvielsen blev overværet af bestyrelsesformanden for Maersk Line K.K., skibsreder Ib Kruse, ambassadør W. Thune Andersen, Danmark, en række højtstående embedsmænd fra Kobe, forretningsforbindelser og kunder fra Japan og andre lande samt Maersk Line K.K.s ledelse.

De nye terminaler, nr. 4 og nr. 5, er konstrueret, så de kan leve op til Maersk Lines krav. Med en kaj, der har en vanddybde på 14 meter og en længde på 350 meter, kan to containerskibe laste og losse samtidig, og terminalerne er udstyret med fire såkaldte super gantry kraner, som hver kan løfte op til 40 tons og laste et skib med containere i op til seks lag, syv transtainers, tre topladders og andet landbaseret materiel.

For at kunne yde en omfattende service inden for fragtbehandling og over for Maersk Line K.K. Gruppens aktiviteter i Kobe dækker terminalen et område på ikke mindre end 244.470 kvadratmeter, så der er blevet plads til en moderne fragtterminal, der også huser Mercantile Consolidation, et overdækket reparationsværksted for containere samt et værksted for reparation og vedligeholdelse af skibs- og terminaludstyr.

Fra den fire-etagers administrationsbygning koordineres Maersk Line K.K.s Kobe kontor med Port Island terminalkontoret samt de øvrige tilknyttede selskaber, og bygningen er nu hovedsæde for alle Maersk Line K.K. Gruppens aktiviteter i Kobe.



Administrationsbygningen.



St. Nicholas House hvor Maersk Lines nye kontor har til huse.

Ny Maersk Line organisation i Nigeria



Sales Department.



Dr. Babatunde St. Matthew Daniel, staten Lagos' kommitterede for handel og industri.

Morgenmøde.

Den 29. april åbnede Maersk Line's nye kontor i Lagos, Nigeria. Den officielle åbning blev foretaget af Dr. Babatunde St. Matthew Daniel, staten Lagos' kommitterede for handel og industri (The hon. commissioner for commerce & industry Lagos State).

Kontoret er etableret i nært samarbejde med Rederiets mangeårige agent i Nigeria, John Holt Limited.

Forud for åbningen havde såvel den lokale ledelse som stab gjort et stort arbejde med at få indretning og møblering klar til den fastsatte åbningsdag. Det lykkedes. På kun fem uger ændrede de nigerianske håndværkere de nøgne betonvægge til et Maersk Line kontor.

Der er cirka 35 medarbejdere på det nye kontor, og mange kommer fra det tidligere agentur. Med den nye – og større – organisation og bedre faciliteter styrkes salgs- og service funktionerne væsentligt. Dertil har der været god fremgang i Nigeria.

Forbundsstaten Nigeria med sine 21 delstater dækker et område på ca. 1.000.000 kvadratkilometer. Det er Afrikas folkerigeste nation med omkring 100 millioner indbyggere. Landet er en af de store OPEC producenter af let svovlfattig råolie, der også udgør den dominerende del af eksportindtægterne. De seneste års faldende oliepriser har givet store økonomiske problemer, men man har formået at tilpasse sig.

Nigeria er et stort landbrugsland med omkring 340.000 kvadratkilometer under plov. Ikke des mindre anslås det, at næsten en halv million kvadratkilometer derudover kan dyrkes med udbytte.

Landbrugseksporten er da også blevet fremmet og yder et stadig større bidrag til valutaindtjeningen. De væsentligste eksportartikler er kakao, gummi, palmekerner og cashewnødder. Palmeolien – der længe før nogen havde tænkt på at bore efter olie – havde givet Niger-Deltaet navnet »Oliekysten« eller »Olie Floder-

ne«, spiller stadig en rolle. Det sumpede floddelta spiller nu tillige en rolle med sin stigende risproduktion. Blandt mere usædvanlige eksportartikler kan nævnes avisepapir til USA fra de store, men efterhånden noget forhuggede skove i syd. Der er rig fangst af fisk og skaldyr, som også giver nogen eksport.

Nigerias største by er Lagos. Af andre vigtige byer kan nævnes Kano og Kaduna i Nord, Port Harcourt i Syd og Ibadan i Vest. Afstandene er store og transportforholdene oftest vanskelige. Så det er en krævende opgave den nye Maersk organisation skal løse med at dække et område af Afrika på størrelse med Storbritanien, Vesttyskland og Frankrig tilsammen.

Nyt fra DUC

Gorm Feltet

På Gorm Feltet har Dansk Undergrunds Consortium startet et nyt projekt for ned-pumpning af vand i Gorm reservoiret. Det nye projekt skal modvirke det naturlige fald i olieproduktionen fra feltet, som blev sat i produktion i 1981.

Forberedelserne startede tidligere på året, hvor de store stålkonstruktioner, som skal give plads til nye brønde, blev monteret på indvindingsplatformene. Arbejdet krævede godt vejr og omfattede en del undervandsarbejde, hvorfor dykkerskibet »MAERSK DEFENDER« medvirkede.

Projektet omfatter boring af i alt otte nye brønde, fire til injektion af rensset havvand og fire til produktion. Hertil kommer arbejdet med lægning af en ekstra rørledning mellem Skjold og Gorm Feltet. Boreriggen »MÆRSK EXPLORER«, der i længere tid har fungeret som vandinjektionsplatform på Skjold Feltet, skal efter planen ligeledes forsyne de nye injektionsbrønde på Gorm Feltet med vand gennem rørledningen mellem de to felter. Kapaciteten af pumpe og renseudstyr på riggen skal derfor udbygges betydeligt. Sidst i maj blev de store ordrer på rørlægningen og borearbejdet placeret. Arbejdet med lægning af den 11 kilometer lange rørledning mellem Skjold og gorm startede i begyndelsen af juli og bliver udført af EMC - European Marine Contractors med rørlægningsfartøjet »SEMAC 1«.

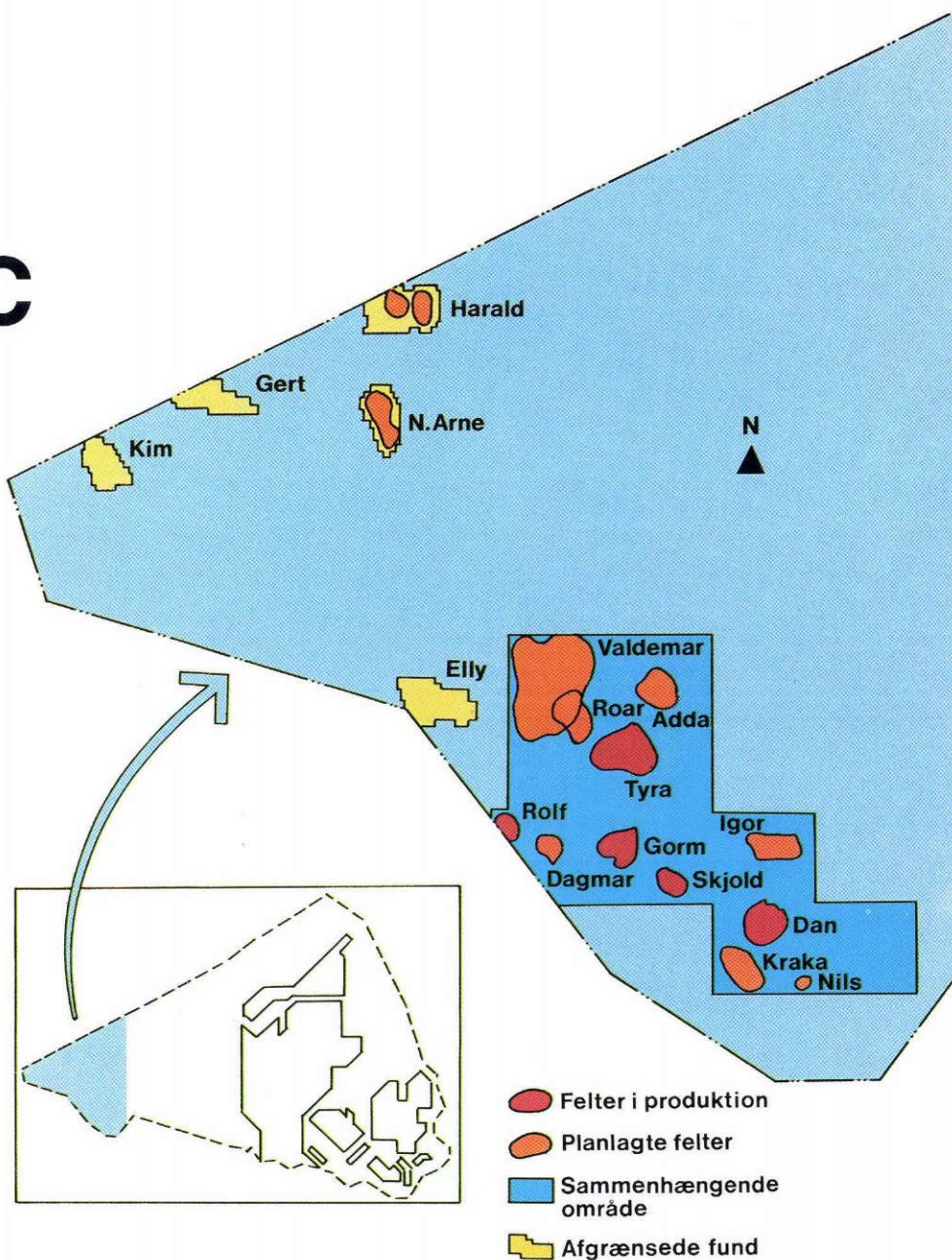
Specialfartøjet nedgraver det 12 tommer tykke rør i havbunden. For at sikre og beskytte det nye rør, skal der efter nedgravningen placeres et lag sten over røret på havbunden. Operationen kommer til at strække sig over flere måneder og omfatte omkring 120.000 tons håndstore sten. Et specialskib sørger for såvel transporten fra Norge til DUC-felterne i Nordsøen som selve udlægningen af stenene.

Borearbejdet påbegyndtes ligeledes i starten af juli, da boreriggen »GLOMAR BALTIC« ankom til Gorm Feltet. Den første af de otte nye brønde har betegnelsen N-29 og udgår fra Gorm B-plattformen. Mærsk Olie og Gas A/S, som leder projektet, venter at borearbejdet kommer til at strække sig over knapt et år.

Investeringerne i projektet på Gorm Feltet skønnes at beløbe sig til omkring 600 millioner kroner.

Skjold Feltet

Når vandinjektionen indledes på Gorm i



midten af 1989, er det anden gang DUC benytter denne produktionsfremmende metode på et dansk oliefelt. I Skjold Feltet har DUC som det første danske oliefelt i de sidste par år foretaget vandinjektion, og erfaringerne her er positive. På den baggrund besluttede Dansk Undergrunds Consortium i sommer at iværksætte en udbygning af Skjold Feltet. Dette projekt omfatter boring af to nye brønde samt transport af olieproduktionen gennem den ny og større rørledning, som lægges mellem Skjold og Gorm Feltet. Mærsk Olie og Gas A/S regner med at begynde borearbejdet på feltet i løbet af efteråret med de to nye brønde, som henholdsvis skal anvendes til produktion og injektion af vand. Den nye rørledning, som flerdobler kapaciteten i forhold til det eksisterende rør, ventes taget i brug i december i år. Herefter frigøres den eksisterende rørledning, som efter planen fremover skal anvendes til vand i forbindelse med vandinjektionsprojektet for Gorm Feltet.

Det skønnes, at den nye udbygning af Skjold Feltet de første par år kan bringe

den daglige produktion op fra de nuværende knap 22.000 tønder til op imod 40.000 tønder i løbet af første kvartal 1989. Den samlede investering i projektet vil være af størrelsesordenen en kvart milliard kroner.

Dan, Kraka og Nils

DUC modtog først i juli hele tre godkendelser fra Energiministeriet af planer for den videre udvikling af Dan Feltet samt felterne Kraka og Nils, som er planlagt som satellitter tilsluttet det nye behandlingsanlæg på Dan Feltet.

Videreudviklingen af Dan Feltet kommer til at foregå ved boring af yderligere vandrette borer. Første trin i planen indebærer boring af tre nye horisontale brønde. Arbejdet med disse borer forventes påbegyndt i slutningen af 1988.

Investeringen i de tre nye brønde anslås til cirka 325 millioner kroner. DUC har allerede sat tre horisontale brønde i produktion.

Udviklingsplanen for Kraka Feltet indebærer en trinvis udbygning af feltet un-



der hensyn til de forventede vanskelige produktionsbetingelser. I forhold til den oprindelige udbygningsplan for feltet er produktionsstart fremskyndet fra 1992 til 1990. Planen omfatter boring af otte produktionsbrønde, installation af en ubemandet satellitplatform forbundet med en ti tommers rørledning til Dan F's behandlingsanlæg, hvor produktionen behandles, og hvorfra Kraka-plattformen overvåges. Projektet beløber sig til en samlet investering på omkring 900 millioner kroner. Produktionen fra Kraka skønnes til cirka 4.-5.000 tønder olie om dagen over de første fem-seks år. Planen for Nils Feltet, som ligeledes nu er godkendt, omfatter boring af en produktionsbrønd samt installation af en ubemandet trebenet indvindingsplatform med en enkel konstruktion. Plattformen forbindes med en rørledning til Dan F, hvor produktionen skal behandles. Nils Feltet forventes sat i produktion i 1994. Investeringen i dette felt, som skønnes at have en ret kort levetid, er beregnet til cirka 225 millioner kroner. Alt i alt tegner disse tre nye DUC udvik-

lingsprojekter sig således for en investering på cirka 1,5 milliarder kroner.

Nye navne til Nordsøfelter

DUC fortsætter sin tradition med at opkalde felterne i Nordsøen efter gamle danske konger og dronninger. Siden Dan Feltet i 1972 startede produktionen, har flere strukturer skiftet navn, når plan for udbygning til et producerende felt har foreligget.

Udbygningsplanen for Boje-strukturen blev tidligere på året godkendt af Energiministeriet med forventet produktionsstart i 1991. Boje skiftede hermed navn til Valdemar Feltet efter Valdemar Sejr, der var konge i Danmark fra 1202 til 1241. Kong Valdemar er især kendt for slaget ved Lyndanisse i Estland i 1219, hvor Dannebrog ifølge sagnet faldt ned fra himlen.

På Valdemar Feltet bliver det første gang, det forsøges at udvinde olie og gas fra de vanskelige geologiske lag, som kendetegner feltet. Kun gennem vandrette boringer forventes de tynde tætte lag at kunne udnyttes.

Boreriggen »GLOMAR BALTIC« og forsyningsskibet »MÆRSK ASSISTER« i arbejde på Gorm Feltet.

Dagmar Feltet er det nye navn for Øst Rosa-strukturen. Dagmar var Valdemar Sejrs første dronning. Som bøhmisk prinsesse blev hun i 1205 viet til Valdemar, og trods sin tidlige død i 1212 vandt hun stor kærlighed og respekt hos alle. Hendes minde lever den dag i dag, bl.a. bevaret gennem folkeviser og Dagmarkorset, som ifølge traditionen skulle være fundet i dronningens grav i Ringsted.

Forventet stigning af produktionen

Dansk Undergrunds Consortiums samlede produktion af olie og gas forventes i 1988 at svare til over 60 procent af Danmarks olie og gasforbrug. Hvis forventningerne til produktionen fra de nu igangsatte projekter bliver indfriet, vil det betyde, at Dansk Undergrunds Consortium allerede til næste år kan øge Danmarks selvforsyning med olie og gas til 70 procent.



Et af Air Business Short 360 fly foran hangaren, som inden udgangen af næste måned vil være præget af navnet Maersk Commuter og MÆRSK-stjernen.

Fra AIR BUSINESS til MAERSK COMMUTER

AF JAN GOTFREDSEN, MAERSK COMMUTER

Den 1. maj var det fem år siden, at Air Business indgik som et selskab i Mærsk Gruppen. Det er nu besluttet at tydeliggøre tilhørsforholdet til Maersk Air og dermed A.P. Møller Gruppen ved at ændre selskabets navn til Maersk Commuter. Beslutningen om navneændringen skyldes dog også, at flere og flere flyselskaber anvender »Business« i forbindelse med deres navn, hvilket ofte har givet anledning til forvekslinger, ligesom disse selskaber ind imellem er blevet omtalt som tilhørende Mærsk Gruppen. Navneforholdet blev yderligere kompliceret, da det engelske selskab Business Air begyndte ruteflyvning på Esbjerg – oven i købet med samme afgangstider som Air Business.

Ændringen af navnet får ingen indflydelse på Maersk Commuters status som et selvstændigt selskab inden for A.P. Møller Gruppen eller på medarbejdernes ansættelsesforhold, ligesom Maersk Commuter fortsat vil flyve sin egen daglige rute mellem Esbjerg, Århus og Stavanger

samt assistere Maersk Air med beflyvningen af visse danske indenrigsruter.

Navneændringen vil ske løbende over en periode og skal være tilendebragt ved udgangen af oktober, hvor den nye fartplan træder i kraft på Stavanger ruten. Samtidig vil logo'et blive ændret, således at MÆRSK-stjernen fremover også vil kendetegne Maersk Commuter.

Den direkte flyrute mellem Jylland og Vestnorge er stadig en succes, og det stærkt ekspanderende jyske erhvervsliv gør flittigt brug af deres »egen« rute, som ikke blot sparer tid i forhold til omvejen over Københavns Lufthavn, men også store beløb på rejsebudgettet.

Air Business/Maersk Commuter har flere ansøgninger under behandling i Trafikministeriet og venter inden for kort tid at opnå godkendelse til start af flere nye udenrigsruter med Jylland som udgangspunkt.

Mandag den 27. juni udløstes spændingen, idet Maersk Airs nye fly med registreringen OY-MMG ankom til København, efter at det samme dag var blevet afleveret i Amsterdam fra Fokker-fabrikkerne, og allerede den 30. juni blev fly nummer to leveret (reg.nr. OY-MMH).

Flyene er af typen Fokker F50 og er de første af denne nye flytype, der bliver leveret til en skandinavisk kunde.

Maersk Air var blandt de første luftfartselskaber, der så mulighederne i denne nye flytype, og ordren på det netop afleverede fly blev afgivet i september 1985 – et tidspunkt hvor F50 var et projekt under udvikling. Siden er flere af de største flyselskaber i verden kommet til, og senest har det norske selskab Braathens S.A.F.E. (BusyBee) samt SAS afgivet ordre på F50. Dermed er de tre store skandinaviske luftfartsselskaber alle registrerede kunder af F50.

F50 er et turbopropfly – af det ydre en moderne udgave af Fokkers succes-fly, F27, som i 1986 udgik af produktion, men dermed hører al sammenlignelighed også op. Støjniveauet i kabinen er så lavt som i Boeing 737- og DC9-fly. Faktisk er den eneste støj, man som passager oplever, luftdyserne, der sørger for frisk luft til kabinen. Sæderne i F50 er af en ny konstruktion, således at selv de mest langbenede passagerer har plads nok.

Ligesom Maersk Airs Boeing 737-300 flyer F50 udstyret med EFIS-cockpit (Electronic Flight Instrument System), som populært udtrykt står for, at de konventionelle cockpit-instrumenter er udskiftet med fjernsynslignende skærme, som giver piloterne de ønskede oplysninger. Fokker introducerer i F50 det såkaldte »dark cockpit«. Det vil sige, at ingen knapper i cockpittet lyser, når alt fungerer, som det skal. Kun hvis der opstår fejl, lyser disse. Dermed er der så lidt synsførstyrrende for piloterne som muligt.

I Danair-samarbejdet beflyver Maersk Air syv af de 11 danske indenrigsruter og på de fem indgik F50 i drift den 7. juli i en version med 56 sæder.

På Maersk Airs rute mellem Billund og London blev flyet indsat i en 48-sæders version den 1. august.

I løbet af juli fik Maersk Air leveret to F50-fly mere og i foråret 1989 leveres yderligere fire. F50 skal afløse de fem Dash 7 fly i flåden. Dette sker løbende inden for otte måneder.

I efteråret 1988 får vi endvidere tre nye Boeing 737-300 fly – dette giver en tilgang af nye fly i år på syv enheder, hvilket er meget i et selskab af vor størrelse. Maersk Air beskæftiger omkring 1.000 medarbejdere og vil med udgangen af 1988 have 24 fly i flåden samt fire i ordre.

flytype til Maersk Air

AF MARITA PETERSEN, MAERSK AIR



F50 i luften over Holland.



De små fjernsynslignende skærme (EFIS) i cockpittet ses her tydeligt, og samtlige knapper er sorte – altså en helt normal situation.

F50 i Beldringe lufthavn ved Odense.

*Det var et fantastisk syn at se de
mange skibe i Københavns havn,
hvor de optog næsten 2.000 meter kajplads.*

Tall Ships' Race i København



Onsdag den 3. august blev 83 sejlskibe med i alt 1530 besætningsmedlemmer fra 11 nationer – Bulgarien, Danmark, Finland, Holland, Norge, Polen, Portugal, Sovjetunionen, Storbritannien, Sverige og Vesttyskland – officielt modtaget i København. De havde alle deltaget i Cutty Sark Tall Ships' Race, der i år gik fra Karlskrona i Sverige til Helsinki i Finland og videre fra Mariehamn på Ålandsøerne til København. Blandt de deltagende skibe var et af verdens største sejlskibe, den 310 meter lange fuldrigger »MIR« fra Sovjetunionen, verdens mindste og – siger sejlkundige – smukkeste fuldrigger, det danske skoleskib »GEORG STAGE«, samt et tidligere A.P. Møller skib, den tremastede skonert »MARITÉ«, der i årene 1930-1945 drev fiskeri under Island og Grønland for Fiskeriaktieselskabet Mærsk i Thorshavn, som var stiftet af hr. A.P. Møller personlig for at bøde lidt på de dengang svære tider på Færøerne. Ved ankomsten til København den 2. august lagde »MARITÉ«, der er bygget i 1923 i Frankrig, og som nu sejler under svensk flag, til kaj lige netop ud for Rederiets hovedkontor på Esplanaden.

Det var et fantastisk syn at se de mange skibe i Københavns Havn, hvor de optog næsten 2.000 meter kajplads – fra Knipelsbro i syd, langs Havnegade, i Nyhavn og forbi Amaliehaven og A.P. Møllers hovedkontor på Esplanaden til Nordre Toldbod.

Festlige dage i København

Der var tilrettelagt mange arrangementer for de unge besætningsmedlemmer under deres ophold i København. Idrætsstævner, diskoteksballer, sightseeings m.v. På kajerne var opstillet boder, hvorfra der blev solgt sportstøj, souvenirs, spise- og drikkevarer, og tusindvis af københavnere og turister valfartede til havneområdet for at beundre de mange smukke sejlskibe. Torsdag den 4. august marcherede de besætningsmedlemmer, der ikke havde vagt, gennem byen med Søværnets Tambourkorps i spidsen til Københavns Rådhus, hvor Tivoligården spillede, og

Hans Kongelige Højhed Prins Henrik overrakte præmierne. Og her blev den fornemste præmie, the Cutty Sark Trophy – en sølvmodel af den berømte britiske te-clipper »CUTTY SARK«, tildelt »URANIA«, en ketch fra Den kongelige hollandske Flåde.

Fredag den 5. august klokken 24.00 blev afslutningen på besøget i København markeret med et festfyrværkeri fra nogle pramme ud for Langeliniepavillonen, og næste morgen salutede kanonerne fra Tivoligårdens marinekorps afsejlingen fra Nordre Toldbod, og Søværnets Tambourkorps spillede, mens de 84 smukke sejlskibe et efter et defilerede forbi kongeskibet »DANNEBROG«, hvorfra Hendes Majestæt Dronning Margrethe og Hans Kongelige Højhed Prins Henrik hilste skibene farvel efter nogle begivenhedsrige dage, hvor de mange skibe og deres besætningsmedlemmer havde sat deres festlige og internationale præg på København.

Sådan begyndte det

I 1955 fik en London sagfører, Bernard Morgan, den idé at arrangere en kapsejlad med det formål at samle verdens sidste store skibe med råsejl. Efter at have opnået støtte fra Jarlen af Mountbatten og adskillige indflydelsesrige mennesker inden for sejlverden, gik en komité i gang med forberedelserne. Resultatet blev en enestående kapsejlad i 1956 fra Torbay i Sydengland til Lissabon. Begivenheden vakte stor interesse verden over, og verdenspressen døbte sejladsen the »Tall Ships' Race«. Foranlediget af den store succes udførte komiteen vedtægter og dannede the »Sail Training Association« (STA) for at sikre, at kapsejladsen ville blive en tilbagevendende begivenhed.

Det var oprindeligt planen at afholde en kapsejlad hvert andet år, men da den blev så populær, afholdes der i dag mindst én kapsejlad om året. Mens de fleste skibe deltager hvert år, sejler fuldriggerne – også kaldet klasse A skibe – almindeligvis kun i år med lige endetal. Formålet med kapsejladsen er »at give

unge mennesker mulighed for at konkurrere til søs under sejl«. Men udover spændingen og oplevelsen ved at deltage opnår de unge besætningsmedlemmer erfaring i at samarbejde og knytter venskaber med jævnaldrende af forskellige nationaliteter og fra forskellige miljøer. De opnår også øget sejlererfaring, når der udveksles besætningsmedlemmer skibene imellem, og de prøver at sejle med andre unge i et såkaldt »Cruise-in-Company«. Og i årenes løb er der udviklet en international forståelse og samhørighed mellem ejere, kaptajner og voksne besætningsmedlemmer – en følelse, som hvert år hurtigt smitter de nye deltagere.

Organiseringen af Tall Ships' Race

Et »Tall Ship« behøver ikke nødvendigvis at være en fuldrigger. Et hvilket som helst skib, der er over 30 fod langt, og hvor mindst halvdelen af besætningsmedlemmerne er mellem 16 og 25 år gamle, kan deltage i kapsejladserne.

The Cutty Sark Tall Ships' Races bliver organiseret af STA's sejlerkomité, mens en anden afdeling tager sig af de to britiske skonnerter »SIR WINSTON CHURCHILL« og »MALCOLM MILLER«, der giver alle unge mellem 16 og 25 år mulighed for at deltage i 14-dages togter, og siden 1972 har Cutty Sark Scotch Whisky været sponsor for kapsejladserne samt skænket det eftertragtede Cutty Sark trofæ.

Til afvikling af kapsejladserne har man et hold STA-folk i de havne, der anløbes, med en flagofficer, som har ansvaret for den lokale sejlerkomité, et direktorat, der står for den sikkerhedsmæssige side, et hold skibssikkerhedsfolk, et besætningsudvekslingshold samt kommunikations- og marketingfolk. Skibenes ankomst, ophold, afsejling og – hvor det er muligt – en »Parade of Sails« står havnefogeden og hans stab for. Den underholdningsmæssige side, der som regel omfatter en reception for skibsførerne, diskoteksbal eller lignende for de unge besætningsmedlemmer, idrætskonkurrencer, sightseeing og en officiel prisuddeling efter en parade gennem byen, tager en lokal komité sig af.



Den tremastede skonnert »MARITÉ«, der i årene 1930-1945 sejlede for Fiskeriaktieselskabet Mærsk i Thorshavn, lagde til kaj ud for Rederiets hovedkontor på Esplanaden.



Et af verdens største skoleskibe, den sovjetiske fuldrigger »MIR«, lagde til ud for Amaliehaven.



Verdens mindste fuldrigger, skoleskibet »GEORG STAGE«, under afsejlingen fra København lørdag formiddag.

Der var trængsel fra morgen til aften på kajen ud for hovedkontoret på Esplanaden.



Tall Ships' Race

Alle forbindelsesofficererne, som skal sørge for skibenes mange forskellige behov, er lokale folk.

Sådan finansieres Tall Ships' Race

The Sail Training Association er en selv-ejende velgørenheds institution og får ingen statsstøtte. Medlemmerne af organisationsrådet samt sejler- og skonnertudvalget, der har ansvaret for kapsejladserne og skonnerterne »SIR WINSTON CHURCHILL« og »MALCOLM MILLER«, er alle ulønnede frivillige, som får assistance af nogle få lønnede funktionærer: en sejladsleder, en sekretær og en deltidsssekretær. Kapsejladsernes og skonnerternes finanser styres fuldstændig uafhængigt af hinanden. Det gælder også de måder, pengene bliver fremskaffet på. STA-sejladserne har fem indkomstkilder: sponsoring fra Cutty Sark Scotch Whisky, gavebeløb fra de byer, som får besøg af skibene, tilmeldingsgebyrer, overskud fra salg af souvenirartikler – sweatshirts, T-shirts, badges, slips, programmer m.v. – og ikke mindst fra velgørende organisationer, fonde, firmaer og enkeltpersoner.

STA regler

På grund af det meget brede spektrum af deltagende skibe – lige fra en 25 tons slup til en 3.000 tons bark – udarbejdede STA i 1966 specielle regler, som bliver revideret hvert fjerde år på baggrund af indhøstede erfaringer. Der er ikke tale om et egentligt handicapsystem, hvor skibenes individuelle præstationer bliver taget i betragtning, men et vurderingssystem, hvor omkring 45 data indgår og bliver beregnet, så man når frem til en samlet vurdering, der bliver lagt sammen med skibenes sejltid for at opnå en retfærdig tidsberegning.

De specielle regler er nødvendige, fordi skibene har forskellige dækshuse, bovspyd, gafler, ræer og andet udstyr, der sjældent ses på en moderne kapsejler. Reglen har også en indbygget dæmpeeffekt, så vurderingen ikke bliver for ekstrem og favoriserer de gammeldags ubændige fuldriggere på bekostning af de mere habile moderne yachts – eller omvendt.

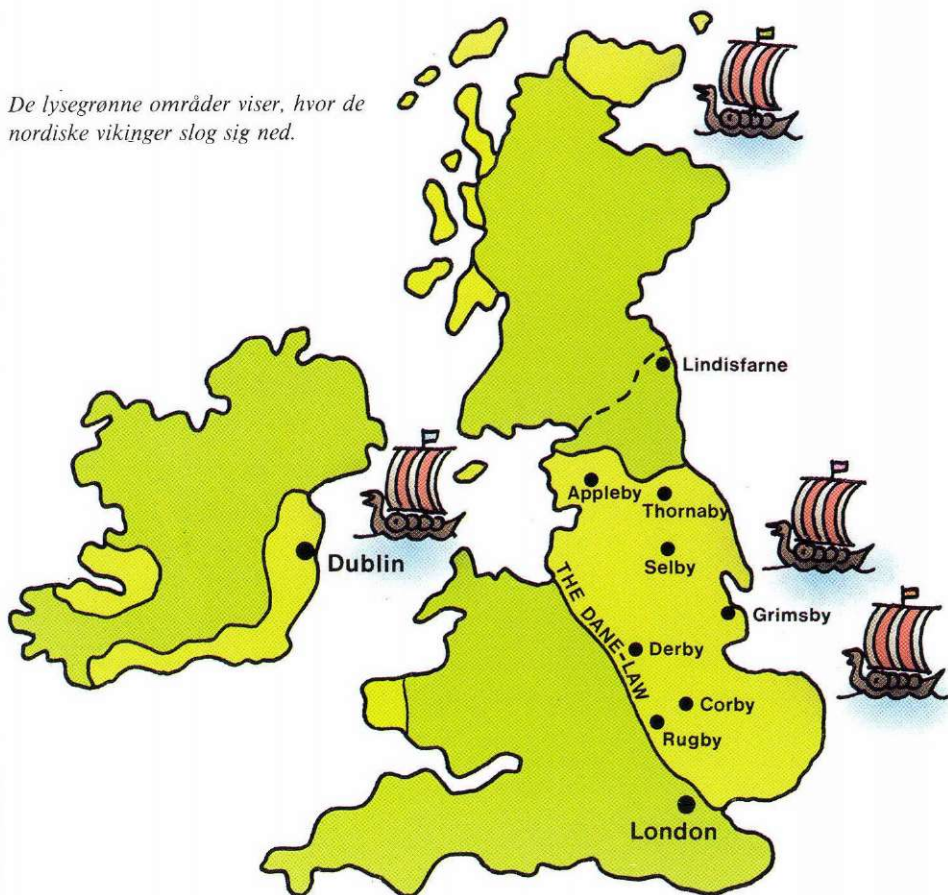
Fremtidig Tall Ships' Races

Hvert år i november bliver der afholdt en STA International Conference i London. Her kan de kommende værftsbyer fremføre deres officielle indbydelse, ligesom man diskuterer fremtidsplanerne. Normalt rækker planerne fire år frem, men i særltilfælde endnu længere. For eksempel har man for længst lagt planer for et stort arrangement i 1992, hvor man vil fejre 500-året for Colombus' opdagelse af Amerika.

Nordisk indflydelse

AF STEEN WITHEN NIELSEN, KENT LINE

De lysegrønne områder viser, hvor de nordiske vikinger slog sig ned.



Når man rejser rundt i East Anglia, Lincolnshire, etc. finder man mange nuværende bynavne, som ender på -by, -thorpe eller -toft – der oprindeligt betød bosted – såsom Aby, Rugby, Dalby, Coningby, Copmanthorpe, Swainsthorpe, Fishtoft, hvilket minder om danske bynavne.

Alle disse byer ligger i det tidligere Danelagen, og som dansker stiller man uvilkårligt sig selv spørgsmålet om, hvor megen indflydelse vikingeinvasionen har haft på det engelske sprog, på stednavne og dialekter.

Vikingeangrebene begyndte i år 793, hvor klosteret i Lindisfarne, Holy Island (lidt syd for grænsen mellem England og Skotland), blev angrebet og plyndret.

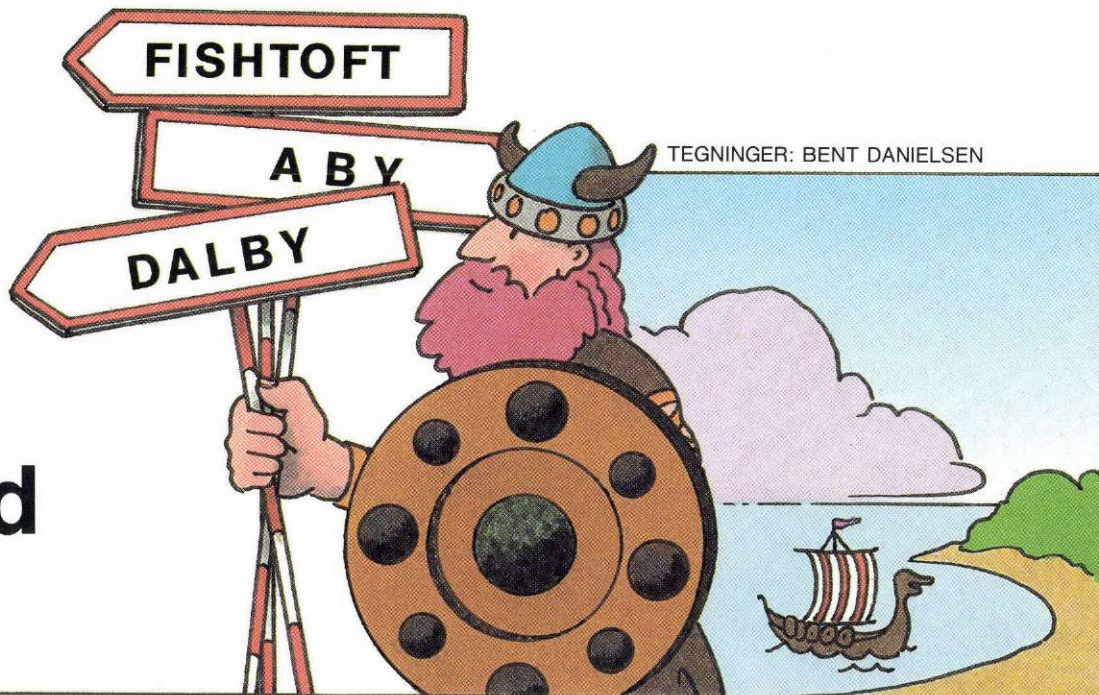
I begyndelsen var det spredte angreb på

kyster og byer, for det meste om sommeren, men snart overvintrede vikingehærene i England og deres tilstedeværelse blev af mere permanent karakter.

Ved midten af det niende århundrede var næsten halvdelen af De britiske Øer kontrolleret af vikingerne. Mens de norske vikinger slog sig ned i Irland, Skotland, på øen Man og i dele af det nordvestlige England, slog de danske vikinger sig ned i det nordlige og østlige England.

Indtil vikingepokens slutning ved den normanniske invasion var der mange slag mellem vikingerne og lokale konger (især Kong Alfred af Wessex). Det er svært at sige, hvordan forholdet var mellem de oprindelige englændere – angelsakserne, som forinden havde fordrevet kelterne –

i England



og de tilflyttede vikinger. Selv om forholdet måske til tider har været bittert, viser nyere undersøgelser, at vikingerne ikke jog de herboende angelsaksere fra deres jorde, men tog sig til takke med de ledige og mindre frugtbare jorde.

Man har næsten kunnet kortlægge de angelsaksiske byer og vikingebyer efter frugtbare og mindre frugtbare jorde. Den dag i dag finder man de angelsaksiske bynavne på de bedre jorder spredt mellem byer med navne af nordisk oprindelse – på de mere magre jorder.

Coningsby i Lincolnshire er uden tvivl anlagt af vikingerne og opkaldt efter en eller anden konge. Hvis byen havde ligget ved bedre jorde og derved var blevet anlagt af angelsaksere/englændere og navngivet »Kongens By« efter en af deres konger, ville den nok være blevet kaldt Cyningestuun – senere Kingstown – og i dag ville der, hvor Coningsby nu ligger, ligge en by med navnet Kingston.

Selv om de tilflyttede vikinger tog sig til takke med de mindre frugtbare jorder, skal man ikke tro, at alle rent nordiske navne i England betegner nordiske bosættelser på nyt land. Områderne med tættest beliggende nordiske stednavne er så udstrakte og frugtbare, at de ikke kan have ligget øde hen i angelsaksisk tid. Nogle af bebyggelserne må have været grundlagt før vikingernes ankomst og have ændret navn siden.

Dog er byen Derby's navn det eneste dokumenterede eksempel på, at et nordisk navn har erstattet et engelsk.

De oprindelige englændere kaldte byen Northworthy, men vikingerne omdøbte den til Derby (Djura-by) samme navn, som de gav andre bebyggelser – West Derby i Lancashire, Darby i Lincolnshire og Jurby på øen Man.

De mange stednavne der ender på -thorpe har sikkert været tidlige udflytterbosteder fra byerne, og mens de forskellige engelske stednavne med endelsen -thorpe har

holdt sig næsten uændrede i omkring 1.000 år, er de fleste danske bynavne, der for et par hundrede år siden hed noget med -torp, blevet forkortet til -rup eller -strup. De gamle danske bynavne er altså bedre bevaret uden for rigets grænser.

Yorkshire Dales er også en gammel betegnelse der har overlevet århundreder. En mere »ren« engelsk betegnelse vil nok have været Yorkshire Valleys.

Gadenavne har også overlevet næsten 1.000 års engelsk/normannisk indflydelse.

I byen York (hed i vikingetiden Jorvik) er der Coppergate (af oldnordisk Koppargata – gaden hvor man laver kobber). Der er mange andre »gader« i York – Micklegate, Stonegate, Walmgate, Hungate (sidstnævnte hed tidligere Hundegate).

De samme »gader« finder man i de fleste gamle engelske byer, der har været under nordisk indflydelse. Bishopsgate i London, Pottergate i Norwich, Fishergate og Goosegate i Nottingham, Saltergate i Lincoln etc.

Sprogforskerne har også opdaget, at det engelske sprog er blevet beriget med adskillige nordiske ord.

Et æg hedder på engelsk »egg«, mens det på oldengelsk hedder »ey«. Søster hedder »sister« mod det oldengelske »sweostor«. Af andre ord med nordisk oprindelse skal nævnes Fellow, Husband, Knife, Skin, Ill, Odd, Cast, Die, Take, Window osv.

You rear or raise a child. Meningen er den samme, men oprindelsen af ordene er forskellige. Rear er engelsk, mens ordet raise har nordiske aner.

En mindre, men vigtig del af det engelske sprog, viser vikingernes involvering i administration og lovgivning. Af nordisk oprindelse er:

Law	Lov
Hustings	Valghandling
Wapentake	Tidligere juridisk-administrativ enhed
Riding	Tidligere Thridding – en

tredjedel – nu et af de tre distrikter, hvori Yorkshire er delt

Ransack

Ransage hus for tyvegods

Hvis der ikke havde været normannisk erobring, vil der sikkert have været flere nordiske ord i det engelske lovsprog end tilfældet nu er.

Det nordiske sprog i England overlevede i Cumbria indtil det 11. århundrede, og mange nordiske ord findes stadig i lokale dialekter. For eksempel i dele af Yorkshire hedder en le »lea« (engelsk scythe) og en stige »stee« (engelsk ladder).

I 1469 bortgiftede Kong Christian I sin datter Margrethe til Kong James III af Skotland. For medgiften (60.000 gylden) fik den skotske konge Orkney- og Shetlandsøerne i pant. De er aldrig senere blevet indløst.

Disse øer havde jo ikke været under angelsaksisk eller normannisk indflydelse, hvorfor nordisk sprog taltes på øerne indtil sidste århundrede. Mange stednavne viser det tidligere nordiske tilhørsforhold, og der er stadig mange nordiske ord i de lokale dialekter. Sproget uddøde som sagt i det sidste århundrede. Takket være gamle kirkebøger kan vi få en smagsprøve på de gamle nordiske sprog, som taltes på øerne. Nordiske læsere kan nok genkende Fader Vor:

Fy vor er i Chimeri. Halaght vare nam dit. La Konungdum din cumma. La vill din vera guerde i vrildin senda eri chimeri. Gav vus dagh u dagloght brau. Forgive sindorwara sin vi forgiva gem ao sinda gainst wus. Lia wus eke o vera tempa, but delivra wus fro adlu for doi ir Konungdum, u puri, u glori, Amen.

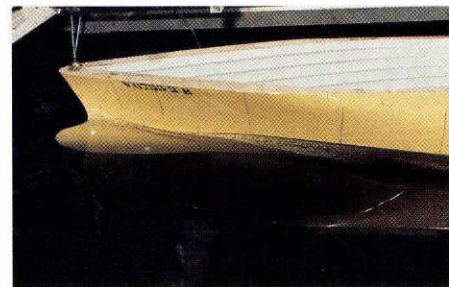
Ved vikingetidens slutning ophørte også den nordiske påvirkning af det engelske sprog, men selv i moderne tid er der nu og da blevet optaget skandinaviske låneord i engelsk, som for eksempel »ombudsmand«.

Steen Withen Nielsen

Sådan designes et skib



I løbet af de sidste ti år er antallet af tegneborde på Værftet reduceret til langt under det halve, idet en stor del af tegnearbejdet i dag foregår elektronisk på grafiske skærme.



Skrogets facon er af stor betydning for skibets fart, brændstofforbrug og lasteevne, og en model af skibet afprøves i et 250 meter langt bassin under forskellige vind- og vejrforhold. Her testes bølgeprofilen ved en fart af 22 knob og dybgang på 12,20 meter.



Når et rederi har besluttet at få bygget et skib – eller flere af samme type – og henvender sig til Odense Staalskibsværft, går designrådets tre afdelinger, Skibsdesign, Ståldesign og Maskindesign, i gang med at designe skibet ud fra de krav, rederiet stiller til den ønskede skibstype. Skibsdesign fastlægger skibets hoveddimensioner, stabilitet, linier, motorstørrelse samt tank- og lastrumsinddelinger. Ståldesign beregner tykkelser, størrelse og arrangement af stål ud fra styrkemæssige krav, herunder klassifikationsselskabets regler. Der udføres desuden foreløbige beregninger af støj og vibrationer samt en foreløbig stål vægtsberegning.

Maskindesign har til opgave at dimensionere og placere maskineri, kedler og pumper i et indbyrdes hensigtsmæssigt arrangement, og der udføres en lang række beregninger for at fastlægge nødvendige kapaciteter på alle vitale dele i det samlede maskinanlæg.

For at kunne udføre alle disse aktiviteter samtidig, besluttede Lindøværftet for mere end 15 år siden at indføre Computer Aided Design (CAD) systemer, og der er siden gennemført store investeringer heri. Som følge af den tidlige indføring af EDB på alle niveauer er Værftet i dag

blandt verdens førende inden for automation af designprocessen.

For at illustrere udviklingen kan det nævnes, at antallet af traditionelle tegneborde på Værftet i løbet af de sidste ti år er reduceret til langt under det halve, idet en stor del af tegnearbejdet i dag foregår elektronisk på grafiske skærme, og hvor det tidligere kunne tage adskillige uger at fremstille en linietegning af et skib efter rederiets ønske, kan det i dag gøres på få timer ved hjælp af computer.

Skibets linier – det vil sige skrogets facon – er af stor betydning for skibets fart, brændstofforbrug og lasteevne. Det gælder derfor om at få linier, der giver mindst mulig modstand gennem vandet, hvorved maskineriet kan optimeres og – hvad der er endnu vigtigere – brændstofforbruget reduceres. Samtidig skal fartøjets linier være således, at de er i stand til at »bære« skibet, med og uden last, så det samtidig ligger sikkert og stabilt i vandet under alle vejrforhold.

Når linierne er tegnet, på grundlag af designerens erfaringer og med anvendelse af de mest moderne computerprogrammer, udføres en syv til ni meter lang model af skibet, som afprøves i et cirka 250 meter langt bassin under forskellige vejr- og

strømforhold. De indsamlede informationer databehandles, hvorefter fartøjets linier justeres, og der udføres en ny model, som ligeledes afprøves i bassinet. Det er ikke ualmindeligt, at der må bygges og afprøves fem-seks modeller, før Værftet er tilfreds med resultaterne. Sideløbende med linieberegningerne beregnes den nødvendige hovedmotoreffekt til fremdrift af skibet.

Alle disse omfattende prøver og beregninger betyder, at Lindøværftets skibe opfylder de stillede krav med meget stor sikkerhed og præcision.

Under hele forløbet er Værftet i tæt kontakt med rederiet for at sikre, at det får netop det skib, der bedst opfylder de krav, som sikker og effektiv drift stiller. Hver eneste skibsserie er således en unik enhed, der i realiteten er skræddersyet til netop den specielle opgave, som fartøjer er planlagt til at udføre.

Siden sidst...



Maersk Line K.K., Tokyo, i velgørenhedsløb

Den 14. maj deltog et hold fra Maersk Line i et velgørenhedsløb, arrangeret af Y.M.C.A. i Tokyo. 34 hold fra forskellige lande løb stafetløb to gange rundt om Det kejserlige Palads i Tokyo – en distance på i alt ti kilometer. Holdet levede op til den sande olympiske ånd – det er vigtigt at deltage end at vinde – og kom ind som nummer 26. Formålet med løbet var at samle penge ind til en som-

merlejr for handicappede børn i Japan, og resultatet blev en pæn sum på cirka tre millioner yen. Holdet bestod af – fra venstre på bageste række: Gordon McDermott, Jan Lyskjær, Lars Rahbek og holdleder Michael Sally. På forreste række: Anders Engholm, Tina Aaby, formanden for Y.M.C.A., Willy Thaler, og Hanne Lyskjær.

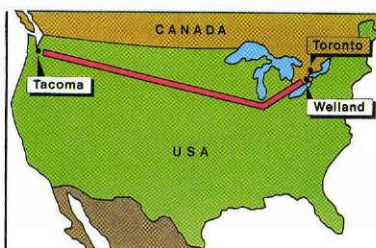
M. Konishi, Tokyo



Nyt Maersk Line tog i Canada

Maersk Line Agency (Canada) Inc., har, i samarbejde med Norfolk Southern Railroad, etableret en double stack tog-forbindelse mellem Tacoma, Washington og Welland, Ontario. Det første tog ankom fredag den 22. april og markerede dermed starten på den nye ugentlige rute.

Containere fra Fjernøsten, som bliver losset i Tacoma af Maersk Pacific North West, fragtes videre med det nye Maersk tog til Welland og derfra videre til Toronto. Containere, som skal den modsatte vej – fra Toronto til Det fjerne Østen eller USA, fragtes ligeledes til Welland,



hvor de fortsætter mod vest med det nye double stack tog.

Denne nye service, i forbindelse med Maersk Lines planlagte Halifax rute, vil give en større transportfleksibilitet på det canadiske marked.

VM-medaljer til Danmark



Af økonomiske årsager havde Dansk Bowling Forbund faktisk helt opgivet at deltage i de første verdensmesterskaber for ungdomspillere (op til 24 år) i Manila fra den 1. til den 7. juli, men i sidste øjeblik fik man mulighed for at sende et hold af sted, da Rederiet A.P. Møller, Carlsberg og Thai Airways trådte til som sponsorer. De opnåede resultater var over forventning, idet Det danske Ungdomslandshold i Nationskonkurrencen med

deltagelse af 23 nationer og med USA som vinder opnåede en sølvmedalje og dermed blev næstbedste nation. I alt hjemtog det danske hold en guld-, fire sølv- og en bronzemedalje. Et flot resultat. Billedet viser det danske landshold ved afrejsen, iført Maersk Line træningsdragter.



Et besøg fra H.M.S. »SCYLLA«

Den 27. maj havde Maersk Company i London besøg af ti officerer og besætningsmedlemmer fra H.M.S. »SCYLLA«, der i sidste del af 1987 havde gjort tjeneste i Armillar Patrol. I besøget deltog også adskillige officerer og besætningsmedlemmer fra de N-tankskibe, som for nylig var vendt tilbage fra Den arabisk/persiske Golf. Efter en orientering om A.P. Møller og en rundvisning i

Maersk Companys kontorer i Black Swan House besøgte gæsterne med vores forsikringsselskab Bain Clarkson som vært Lloyds nye assurandørbygning. Som afslutning på London-besøget udvekslede de to hold besætningsmedlemmer erindringsgaver – en plakette med H.M.S. »SCYLLA« og et billede af et N-tankskib på vej ind i den arabisk/persiske Golf.

Ronny Karlsson, London

Siden sidst...



Maersk Line udstiller i Riyadh

I dagene fra den 10. til den 14. april, blev Maersk Line repræsenteret på landbrugsudstillingen »Saudi Agriculture Exhibition« i Riyadh.

Efter at have eksisteret i syv år, tiltrækker udstillingen shippingfolk fra hele verden, såvel som de lokale Saudi Arabiske kunder. Maersk Line, nu et velkendt begreb inden for landbrugssektoren i Saudi Arabien, fik megen ros og

anerkendelse for sin præsentation af de mange services, liniefarten tilbyder, samt de resultater, A.P. Møller Gruppen har opnået gennem årene.

På billedet af Maersk Lines stand ses, fra venstre, Raja Shafqat, Bill Duggan, Jr., Abdul Kareem Elmi og Yusef Hadji Ali – alle fra Riyadh afdelingen.

*William C. Duggan Jr.,
Riyadh*



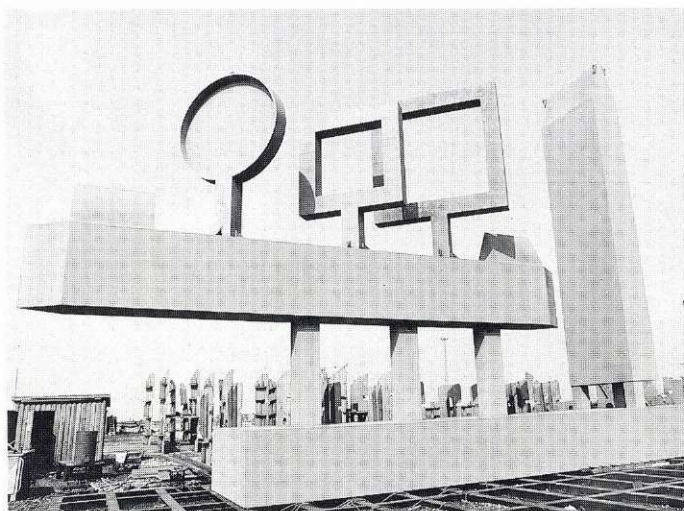
DUC-udstilling i Esbjerg

DUC-udstillingen »Energi fra Nordsøen« åbnede 17. juni på Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg. Museets smukke forhal danner en ideel ramme om udstillingen, som med plancher og modeller fortæller om efterforskning og produktion af olie og gas i Danmark.

Ved receptionen i forbindelse med udstillingens åbning deltog en lang række indbudte gæster fra Esbjerg. Museumsdirektør Morten Hahn-Pedersen udtrykte i sin tale ønske om, at museet på længere sigt kunne rumme en permanent afdeling for olie- og gasaktiviteterne på Nordsøen. Der er endnu ingen museer, som har taget dette specielle område

op, og med Esbjergs nære tilknytning til offshorebranchen ville det være en naturlig placering for en permanent udstilling.

DUC-udstillingen er gennem de sidste år blevet vist mange steder i landet. Hele sidste år var det Geologisk Museum i København, som var vært for udstillingen. Forud for opstillingen i Esbjerg er plancherne opdateret og fornyet. Så udstillingen afspejler den nyeste udvikling i Dansk Undergrunds Consortiums omfattende aktiviteter. Udstillingen vises frem til 10. oktober i Esbjerg.



Lindøværftet bygger ny Robert Jacobsen skulptur

Siden afleveringen i marts af Robert Jacobsens skulptur »Flakhaven« i anledning af Odenses 1.000 års byjubel, som blev omtalt i sidste nummer af Mærsk Post, har Lindøværftet fremstillet endnu en stålskulptur af samme kunstner.

Denne gang er der tale om en noget større skulptur, der skal opstilles i Den olympiske Park i Sydkoreas hovedstad, Seoul,

i anledning af De olympiske Lege.

Robert Jacobsens nye skulptur er bestilt af Paris' Kunstcenter på vegne af Den olympiske Komité. Svejsere og skibsbyggere har i en måned arbejdet med opbygningen af det 12 meter høje og 57 tons tunge kunstværk.

Afsløringen af skulpturen vil finde sted i forbindelse med åbningen af De olympiske Lege.

»SALLY MÆRSK« på førstepladsen

Under havneophold i Le Havre fra den 5. til den 9. april deltog »SALLY MÆRSK« i International Sportsweek for Seafarers, hvor repræsentanter fra 19 skibe fra 14 nationer kæmpede om medaljerne.

11 af skibets besætningsmedlemmer stillede op og vandt ikke mindre end seks medaljer: tre guld, to sølv og en bronze. Og selv om fodboldholdet kun blev nummer fem, blev det sammenlagt til en førsteplads til holdet fra »SALLY MÆRSK«, som fik overrakt en flot sølvpokal. På billedet præsenterer den ene af de to sølvmedaljevinde-



re, Joel Ysip, medaljerne og sølvpokalen.

Birgit Forsberg, telegrafist

A.P. Møller-dag i Århus for pensionerede medarbejdere



Lørdag den 11. juni havde Rederiet inviteret til den tredje A.P. Møller-dag for pensionerede medarbejdere med ægtefæller. Denne gang i Århus, hvor pensionister fra hele Jylland samt Samsø og Fanø mødte op hos Dansk Supermarked, der uden tøven havde stillet både administrationsbygning og medarbejdere til rådighed for arrangementet. Dagen blev indledt klokken 12.00, hvor de 49 gæster sammen med syv »værter« fra Rederiet tog plads ved et smukt pyntet bord i kantinen, og efter at personalechef Sv. A. Vilborg havde budt velkommen på Rederiets vegne, blev der serveret en dejlig middag. Og som sædvanlig ved disse sammenkomster blev der sludret livligt. Gamle minder blev genopfrisket, og der blev berettet om, hvordan tilværelsen som pensionist nu forløb. Efter middagen gik gæsterne over i filmsalen, hvor Rederiets lysbilledshow blev vist, og afdelingschef Palle Genckel fra Informationsafdelingen fortalte om hr. A.P. Møller og træk af Rederiets historie. Derefter var det tid for en forfriskning og almindeligt samvær i en af bygningens smukke gårdhaver, hvor der

på ny blev sludret livligt, mens man nød det smukke sommervejr.

Efter en lille times pause fortsatte arrangementet i filmsalen, hvor direktør Bent E. Hansen, Teknisk Organisation, berettede om Rederiets nye og avancerede container-skibe, og afdelingschef P.K. Miller fra Maersk Line med lysbilleder og film viste den rivende udvikling, der har fundet sted inden for liniefarten, hvor nutidens hurtige containertransport har afløst tidligere tiders omstændelige og langsommelige lastning og losning.

Som afslutning på dagen blev der serveret te, kaffe og smørrebrød i kantinen, inden gæsterne brød op for at begive sig hjemad, hvilket for mange betød en flere timers lang togrejse.

På det ene billede er pensionisterne samlet i filmsalen, mens de på det andet nyder samværet og sommeren i gårdhaven.

Lørdag den 10. september afholdes den næste A.P. Møller-dag, hvor pensionerede medarbejdere fra Fyn og omliggende øer igen er inviteret til Mærskgården på Tåsinge.

Musik i Amaliehaven og på Esplanaden

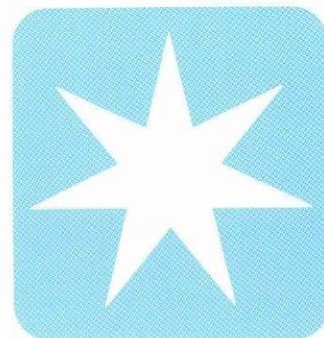


I maj måned besøgte det britiske militærorkester, the Royal Artillery Alanbrooke Band, Danmark, og Rederiet A.P. Møller havde sponsoreret orkesteret til at spille tirsdag eftermiddag den 10. maj i Amaliehaven og senere på dagen ud for Rederiets hovedkontor på Esplanaden.

Vejret var fint, og mange men-

nesker nød koncerten i Amaliehaven, hvor det velspillende orkester underholdt med et meget alsidigt program, der udover marcher også bød på klassisk musik, jazz og pop. Og da medarbejderne forlod hovedkontoret ved fyraften, gav orkestret koncert på Esplanaden. En festlig afslutning på en arbejdsdag.

Personalia



ESPLANADEN



25 års jubilæum

1. Jytte E. Christensen
1. november

Fratrædelser

2. Poul G. Windelborg
31. oktober
3. Ruth B. Olsen
30. november

MÆRSK OLIE OG GAS



1

40 års jubilæum

1. Torben Lynge
1. december

MAERSK AIR



1

25 års jubilæum

1. Dorrit Ebbe
1. august

FLÅDEN



25 års jubilæum

1. Maskinchef Paul Steen Notlevsen
12. oktober
2. Reparationsmester Bent Kwiatek
24. oktober
3. Kaptajn Jens Vester Pedersen
31. oktober
4. Kaptajn Gunnar Schmidt L. Nicolaisen
8. november
5. Telegrafist Poul Hanghøj
4. december

Fratrædelser

6. Kaptajn Erling Larsen
1. september
7. Maskinchef H. Chr. Helmuth Hansen
1. oktober
8. Maskinchef Kristian Djurhuus
1. november

VÆRFTET



25 års jubilæum

1. N.H.A. Rasmussen
28. oktober
2. Bjørn Trasbo
28. oktober
3. Jørgen C. Rasmussen
4. november
4. A.W. van Dijk
4. november
5. Kurt Svend Aage Andersen
11. november
6. Frede Johansen
2. december
7. Kurt B.A. Hansen
9. december

UDLANDSORGANISATIONER



1



2



3



4

25 års jubilæum

1. Romulu Tamayo, Manila
1. marts
2. Antonio San Juan, Manila
16. juni

Fratrædelser

3. Laurentina Velilla, Manila
29. februar
4. Kaptajn Olav H. Skaalum, Singapore
29. juli

NORFOLK LINE



1

40 års jubilæum

1. 1. Alan Bush
16. august

DISA



1

25 års jubilæum

1. Hans Hammer Backhausen (Herlev)
30. september

ROULUNDS



1

25 års jubilæum

1. Holger Greisen
2. december

Dødsfald

Virksomhederne har haft den sorg at miste følgende medarbejdere:

Frede Aage Hansen
Værftet
17. maj

Kaptajn Flemming Døstrup
Star Air
26. maj

Styrmand
Mads Thue Jørgensen
Star Air
26. maj

Charles Alexander
Thomas Allen
ex »MÆRSK VICTORY«
1. juni

Matros
Roger Waldemar Nyberg
ex »ARNOLD MÆRSK«
16. juni

Bent Hoxer
DISA (Herlev)
17. juni

Tall Ships' Race i København.
Foto af Finn Christoffersen.

